

**DE1909519U**

**Patent number:** DE1909519U  
**Publication date:** 1965-02-04  
**Inventor:**  
**Applicant:** PININFARINA SPA CARROZZERIA (IT)  
**Classification:**  
- **International:** B60H1/34; B60H1/34;  
- **European:** B60H1/34B  
**Application number:** DE1964C012360U 19641026  
**Priority number(s):** IT19630003484 19631026

**Report a data error here**

Abstract not available for DE1909519U

---

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

03-3-168-A W

Bek. gem. 4. Feb. 1965

63c, 74. 1909 519. Carrozzeria Pinin-  
farina S.p.A., Turin (Italien); Vertr.:  
Dipl.-Ing. R. Beetz, Dipl.-Ing. K. Lam-  
precht, Pat.-Anwälte, München. | Vor-  
richtung zum Einführen konditionierter  
Luft in den Fahrgastraum eines Motor-  
fahrzeuges. 26. 10. 64. C 12 360. Italien  
26. 10. 63. 3484. (T. 5; Z. 1)

BEST AVAILABLE COPY

Nr. 1 909 519\* eingetr. - 4. 2. 65

K.A. 152140\*20.10.64

Patentanwälte  
Dipl.-Ing. R. BEETZ und  
Dipl.-Ing. K. LAMPRECHT

Bitte anführen:  
24-10.022G-Wi (5)  
(Fall VI)

8 München 22, Steinsdorfstr. 10,  
Telefon 227201  
26.10.1964

Deutsches Patentamt  
M ü n c h e n

Hiermit wird eine Neuerung, betreffend:

Vorrichtung zum Einführen konditionierter Luft  
in den Fahrgastraum eines Motorfahrzeuges

angemeldet und beantragt, darauf ein Gebrauchsmuster einzutragen.

Anmelderin ist die italienische Aktiengesellschaft

CARROZZERIA PININFARINA S.p.A., 9, via Serrano,

T u r i n (Italien)

Es werden überreicht:

- 1.) zwei Doppel dieses Antrages
- 2.) drei Beschreibungen (mit Schutzansprüchen)
- 3.) drei Zeichnungen (Papier je 1 Blatt mit den Fig. 1 und 2)
- 4.) eine vorbereitete Bescheinigung  
zur Mitteilung des Aktenzeichens.

Die Vollmacht folgt.

Die antliche Anmeldegebühr wird bei der Patentamtskasse entrichtet.

Es wird die Priorität der entsprechenden italienischen  
Gebrauchsmusteranmeldung Nr. 3484 vom 26.10.1963 in Anspruch  
genommen.

Patentanwälte  
Dipl.-Ing. R. B e e t z  
Dipl.-Ing. K. Lamprecht

Anlagen

CARROZZERIA PININFARINA S.p.A., 9, via Serrano, Turin (Italien)

Vorrichtung zum Einführen konditionierter Luft  
in den Fahrgastraum eines Motorfahrzeuges

Die Neuerung bezieht sich auf eine Vorrichtung zum Einführen konditionierter Luft in den Fahrgastraum eines Motorfahrzeuges.

Es ist bekannt, daß konditionierte oder klimatisierte Luft in die Fahrgasträume von Motorfahrzeugen durch meist mit Blenden versehene Öffnungen eingeführt wird, aus denen die Luft mit erheblicher Geschwindigkeit ausströmt. Durch die hohe Geschwindigkeit der ausströmenden Luft können die Fahrgäste belästigt oder gestört werden, wenn die Luftströmung auf ihre Köpfe gerichtet ist. Überdies ist in der warmen Jahreszeit die Luftzufuhr durch die bekannten Vorrichtungen ungenügend, um die günstigsten physiologischen Bedingungen für die Fahrgäste zu schaffen, weil die Luft in den engen Durchtrittsquerschnitten der Eintrittsöffnungen gedrosselt wird.

Um die oben erwähnten Nachteile zu beseitigen, wird neuerungsgemäß eine Vorrichtung zum Einführen konditionierter Luft in den Fahrgastraum eines Motorfahrzeuges vorgesehen, die im wesentlichen dadurch gekennzeichnet ist, daß das Fahrzeug unterhalb der Windschutzscheibe mit einer sich quer zum Fahrzeugkörper erstreckenden Kammer versehen ist, die als Verteilerraum für die

24-(G) LH (6)  
Fall VI

konditionierte Luft dient, und daß eine Wand dieser Kammer, die sich von der Windschutzscheibe in Richtung auf den Fahrgastraum erstreckt, mit zahlreichen, als Luftaustritten wirkenden Öffnungen versehen ist.

Die Neuerung wird ausführlicher unter Bezugaufnahme auf die beigefügte Zeichnung erläutert; in der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 eine schaubildliche Darstellung einer Lufteinführvorrichtung für konditionierte Luft gemäß der Neuerung und

Fig. 2 einen Querschnitt durch die Vorrichtung längs einer vertikalen Ebene, die parallel zur Fahrzeuglängsachse liegt.

Eine Windschutzscheibe 1 ist mit ihrem unteren Rand an einem Querholm 2 des Fahrzeugkörpers oder Aufbaues festgelegt.

Eine Kammer 6 erstreckt sich quer zum Fahrzeugraum entlang der unteren Kante der Windschutzscheibe und ist an eine Zuführung 7 für die konditionierte Luft angeschlossen. Die Kammer 6 ist von dem Fahrgastraum durch eine zum Teil konvex gewölbte Wand 3 abgeschlossen, deren einer Rand mit dem Querholm 2 und deren anderer Rand mit dem Instrumentenbrett 5 verbunden ist, das an seiner Außenfläche mit einer Polsterung 5a versehen ist. Die andere Wand 4 des Raumes 6 ist ebenfalls mit ihren einander gegenüberliegenden Rändern einerseits mit dem Querholm 2 und andererseits mit dem Instrumentenbrett 5 verbunden, so daß ein geschlossenes Profil entsteht, das einen etwa rohrförmigen Querschnitt hat.



Die oberseitige Wand 3 ist mit zahlreichen Löchern oder Öffnungen 8 versehen, die über die gesamte freie Fläche der Wand verteilt sind und als Auslässe für die konditionierte Luft wirken.

Der Teil der Wand 3, der den Sitzen zugewandt ist, hat eine konvexe Wölbung, so daß die in diesem Wandteil befindlichen Öffnungen im wesentlichen in Richtung auf die auf den vorderen Sitzen sitzenden Fahrgäste gerichtet sind.

Zusätzlich zu den oben erwähnten Öffnungen 8 hat die Wand 3 längs der Windschutzscheibe und in deren Nähe angeordnete Schlitze 9. Durch diese Schlitze kann Luft über die innere Fläche der Windschutzscheibe geleitet werden, um von dieser Windschutzscheibe einen Feuchtigkeitsbeschlag zu entfernen.

Schließlich sind in der oberen Wand 3 in der Nähe der Mitte der Windschutzscheibe zwei Luftauslässe angeordnet, die mit einstellbaren Klappen versehen sind und deren Mündungen tangential zu der Windschutzscheibe liegen. Diese Klappen können entweder heruntergedrückt werden, um die Auslässe zu verschließen oder sie können angehoben werden, so daß sie zwei Luftströme austreten lassen, welche die Wirkung der aus den Schlitzen 9 austretenden Luftstrahlen in bezug auf das Beseitigen eines Feuchtigkeits- oder Reifniederschlages auf der Scheibe zu unterstützen...

Die langgestreckte Kammer 6 wirkt wie ein Verteilerraum,

der außer der Führung der Luft zur Windschutzscheibe für normale und verstärkte Beschlagsbeseitigung auch noch eine gleichmäßige Zufuhr von größeren Luftmengen durch die Öffnungen 8 in den oberen Teil des Fahrgastraumes gewährleistet, ohne daß jedoch die aus diesen Öffnungen 8 austretende Luft so hohe Geschwindigkeiten annimmt, daß die Fahrgäste dadurch gestört werden können.

Dies ist darauf zurückzuführen, daß der Querschnitt der Kammer oder des Verteilerraumes 6 ganz wesentlich größer ist als der Querschnitt der Luftzuführung 7, so daß die Luft in dieser Kammer mit einer relativ kleinen Geschwindigkeit strömt und deshalb auch nur mit kleiner Geschwindigkeit aus den Auslaßöffnungen 8 austritt.



Schutzansprüche  
-----

1. Vorrichtung zum Einführen konditionierter Luft in den Fahrgastraum eines Motorfahrzeuges, dadurch gekennzeichnet, daß das Fahrzeug unterhalb seiner Windschutzscheibe (1) mit einer sich quer zum Fahrzeugkörper erstreckenden Kammer (6) versehen ist, die als Verteilerraum für die konditionierte Luft dient und daß eine Wand (3) dieser Kammer, die sich von der Windschutzscheibe in Richtung auf den Fahrgastraum erstreckt, mit zahlreichen Öffnungen (8) versehen ist, die als Luftauslässe wirken.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die erwähnte Wand (3) der Verteilerkammer (6) mit Luftschlitzen (9) in der Nähe der Windschutzscheibe (1) versehen ist, die zur Beseitigung von Beschlägen auf der Scheibe dienen.
3. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß in dem mittleren Teil der erwähnten Wand (3) Auslässe vorgesehen sind, die einstellbare Klappen (10) aufweisen, welche Luft für die Beseitigung von Niederschlägen und das Entfrosten in Richtung auf die Windschutzscheibe lenken.
4. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die perforierte Wand (3) der Verteilerkammer (6), durch deren Löcher die konditionierte Luft austritt, einen konvex gekrümmten Abschnitt aufweist, der in Richtung zu den Fahrgästen hin liegt, welche auf den vorderseitigen Sitzen sitzen.

Fig. 1

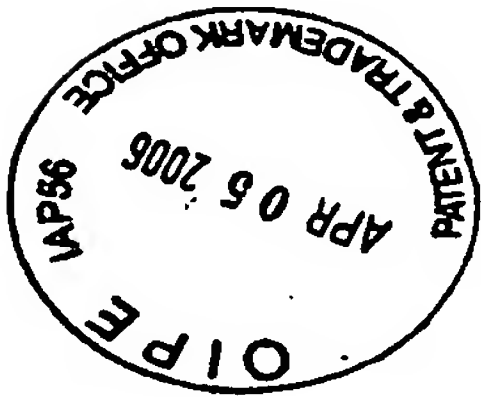
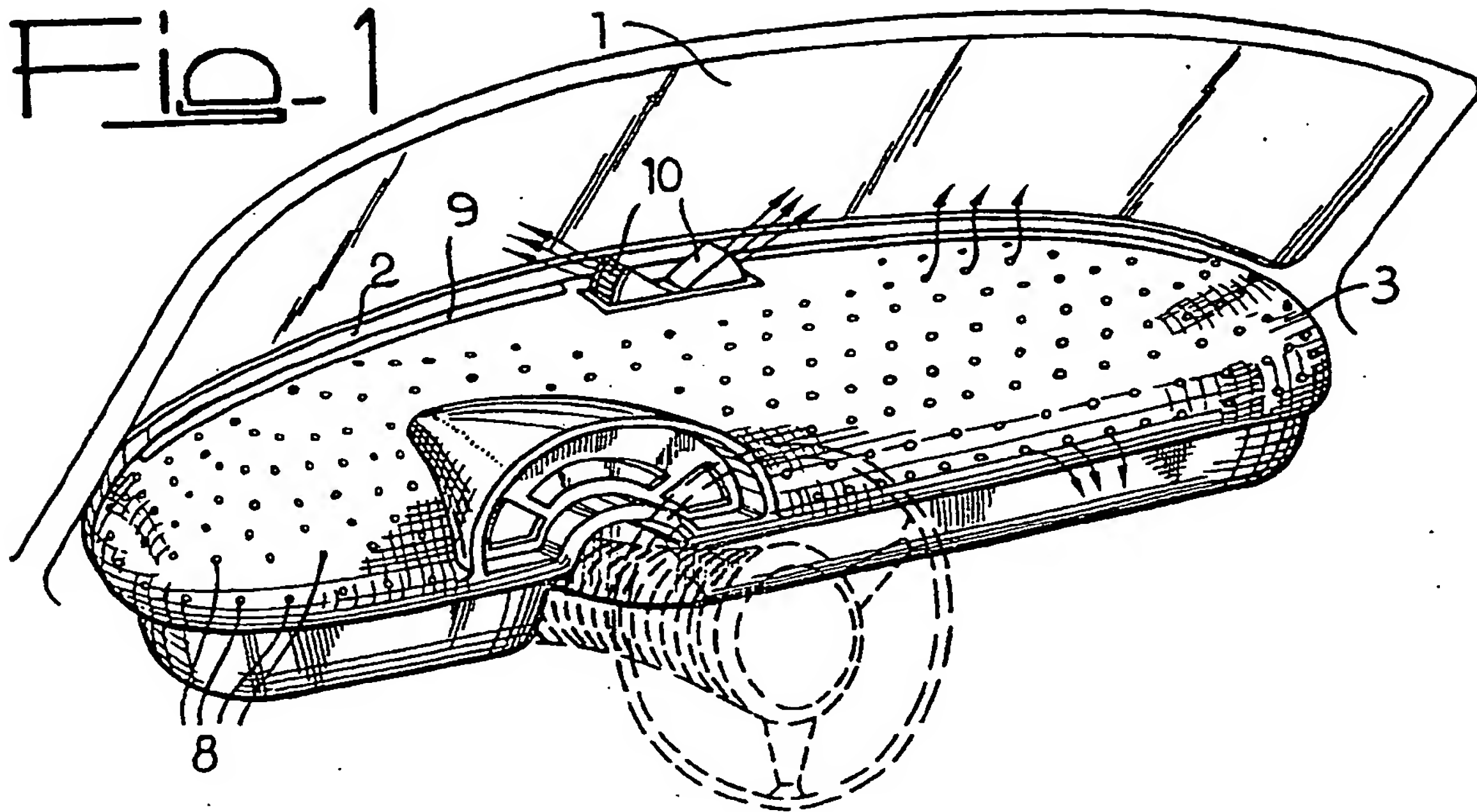


Fig. 2

